



Docket No. 740124-181

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

IN RE PATENT APPLICATION OF

Peter GARNWEIDNER et al.

Application No. 10/757,461

Filed: 01/15/2004

For: REAR SEAT BACK FOR A VEHICLE
BACK SEAT

:
:
:
:
:
:
:
:
:
:
:

Examiner: Peter R. Brown

Group Art Unit: 3636

CLAIM FOR CONVENTION PRIORITY

Commissioner for Patents
P.O. Box 1450
Alexandria, VA 22313-1450

Sir:

The benefit of the filing date of the following prior foreign application in the following foreign country is hereby requested, and the right of priority provided in 35 U.S.C. § 119 is hereby claimed:

<u>COUNTRY</u>	<u>APPLICATION NO.</u>	<u>MONTH/DAY/YEAR</u>
GERMANY	103 01 283.4	JANUARY 15, 2003

In support of this claim, enclosed is a certified copy of said prior foreign application. Acknowledgment of receipt of this certified copy is requested.

Respectfully submitted,

By:

David S. Safran
Registration No. 27,997

NIXON PEABODY LLP
401 9th Street, N.W.
Suite 900
Washington, D.C. 20004-2128

Telephone: 703-827-8094

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 103 01 283.4

Anmeldetag: 15. Januar 2003

Anmelder/Inhaber: Euromotive GmbH & Co KG, 5285 Ranshofen/AT

Bezeichnung: Rücksitzlehne für einen Fahrzeugrücksitz

IPC: B 60 N 2/64

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 14. Januar 2004
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag



Wallner

WILHELMS · KILIAN & PARTNER

PATENTANWÄLTE
EUROPEAN PATENT AND TRADEMARK ATTORNEYS · MANDATAIRES EN BREVETS ET MARQUES EUROPÉENES

DR. RER. NAT. ROLF E. WILHELMS
DR. RER. NAT. HELMUT KILIAN
DIPL.-PHYS. ECKART POHLMANN
DIPL.-ING. LEONHARD HAIN (1955-1994)

Eduard-Schmid-Straße 2
D-81541 München
Telefon (0049) (89) 62 42 98 0
Telefax (0049) (89) 62 42 98 12
E-Mail: info@wkp-patents.de

P11162DE

Euromotive GmbH & Co. KG
A-5282 Ranshofen

Rücksitzlehne für einen Fahrzeugsitz

Beschreibung

Die Erfindung betrifft eine Rücksitzlehne für einen Fahrzeugsitz mit einem Lehnrahmen, einer daran angebrachten Rückwand und einem Bezugskanal zur Verankerung des Sitzbezuges.

Herkömmliche Rücksitzlehnen für einen Fahrzeugrücksitz sind oft mit einer Teilung $2/3 - 1/3$ oder $60 - 40 \%$ mit Schissack und Schultergurtpunkt für die mittlere Sitzposition in der Lehne ausgebildet. Die Lehne ist entweder klappbar und auf der Oberseite am Pfosten C mit einem Schloss gehalten, wobei die unteren Lagerstellen Drehpunkte sind, oder dreh- und klappbar mit Lehnenneigungsverstellern im Hüftbereich ausgebildet.

Der Lehnenrahmen ist üblicher Weise aus einem Stahlrohrgestell gebildet, und die Rückwand besteht aus einem Stahlblech.

Neben dem hohen Gewicht aufgrund der Verwendung von Stahl als Material für den Lehnenrahmen hat der Aufbau einer derartigen Rücksitzlehne den Nachteil, dass für jedes neue Fahrzeug die kompletten Werkzeuge für die Herstellung des Lehnenrahmens und der Rückwand neu angefertigt werden müssen. Das ist mit hohen Kosten verbunden, was insbesondere für das große Tiefziehwerkzeug für die Rückwand gilt, da sich der Bezugskanal bei der üblichen Rücksitzlehnenkonstruktion im Blechteil der Rückwand befindet.

Die der Erfindung zugrunde liegende Aufgabe besteht daher darin, eine Rücksitzlehne der eingangs genannten Art zu schaffen, die einfach und kostengünstig auf verschiedene Fahrzeugmodelle angepasst werden kann und dabei keine bzw. nur geringe zusätzliche Werkzeugkosten verursacht.

Diese Aufgabe wird gemäß der Erfindung dadurch gelöst, dass der Lehnenrahmen aus Strangpressprofilteilen besteht, die in einem Stück mit dem Bezugskanal ausgebildet sind, und die Rückwand aus einem im Wesentlichen ebenen Bauteil besteht.

Bevorzugte Ausgestaltungen und Weiterbildungen der erfindungsgemäßen Rücksitzlehne sind Gegenstand der Ansprüche 2 bis 6.

Da bei der erfindungsgemäßen Rücksitzlehne der Bezugskanal in den Lehnenrahmen integriert ist, kann die Rückwand aus einem einfachen ebenen Blechteil mit Sicken bestehen. Da bei

der Erzeugung der Blechplatten immer häufiger Lasereinrichtungen eingesetzt werden, kann eine Geometrieänderung der Breite oder Höhe ohne Werkzeugaufwand realisiert werden. Die Sicking erfolgt immer im gleichen Werkzeug.

Im Folgenden werden anhand der zugehörigen Zeichnungen besonders bevorzugte Ausführungsbeispiele der Erfindung näher beschrieben. Es zeigen

Fig. 1 eine Schnittansicht durch einen Rücksitzlehnenrahmen mit üblichem Aufbau,

Fig. 2 eine perspektivische Vorderansicht eines ersten Ausführungsbeispiels der erfindungsgemäßen Rücksitzlehne,

Fig. 3 eine perspektivische Vorderansicht eines zweiten Ausführungsbeispiels der erfindungsgemäßen Rücksitzlehne und

Fig 4 eine Fig. 1 entsprechende Schnittansicht eines Ausführungsbeispiels der erfindungsgemäßen Rücksitzlehne.

Wie es in Fig. 1 dargestellt ist, besteht eine übliche Rücksitzlehne für einen Fahrzeugrücksitz aus einem Lehnenrahmen 1 aus Stahlrohr, einer daran bei 3 angeschweißten Rückwand 2 und einem Bezugskanal 7 zur Verankerung des Sitzbezuges 5 und/oder des Teppichs 4. Zwischen dem Bezug 5 und der Rückwand 2 befindet sich ein Schaumpolster 6.

In den Figuren 2 und 3 ist der 2/3-Teil einer Rücksitzlehne gemäß der Erfindung mit 2/3-1/3-Teilung dargestellt.

Dieser Rücksitzlehnenenteil umfasst einen Rücksitzlehnenenteil 8 für den äußeren Sitz und einen Rücksitzlehnenenteil 9 für den mittleren Sitz, an dem sich auch eine Schisack- und Armlehnenkonstruktion 17 befindet, die aus Kunststoffteilen gebildet ist.

Die Rücksitzlehnenenteile 8, 9 weisen eine Rückwand 14 auf, die an den Lehnenrahmen 10 aus Strangpressprofilteilen geklebt, genietet oder geschraubt ist.

Wie es in den Figuren 2 und 3 weiterhin dargestellt ist, verläuft das Strangpressprofilteil 12 des Lehnenrahmens 10 auf der Teilungsseite zwischen dem äußeren Sitz und dem mittleren

Sitz von oben nach unten schräg nach innen, so dass dieses Strangpressprofilteil 12 zusammen mit dem benachbarten Strangpressprofilteil des Lehnrahmen des mittleren Sitzes eine V-Form bildet. Zwischen den freien Enden der Schenkel dieser V-Form ist eine Aufnahme 13 für den Gurtaufroller des Sitzgurtes des mittleren Sitzes angeordnet.

Bei dem in Fig. 2 dargestellten Ausführungsbeispiel ist an der Oberseite des Lehnrahmens 10 eine Aufnahme für das Lehenschloss am Pfosten C vorgesehen.

Bei dem in Fig. 3 dargestellten Ausführungsbeispiel sind demgegenüber ein Lehnlager 16 außen und ein Lehnlager 18 innen vorgesehen, über die die Rücksitzlehne dreh- und klappbar angebracht ist.

Wie es im Einzelnen in Fig. 4 dargestellt ist, ist der Bezugskanal 7 in den Lehnrahmen 10 integriert, d.h. in einem Stück damit ausgebildet. Das hat zur Folge, dass die Rückwand 2 ein ebenes Bauteil ohne Verformungen ist, die durch Tiefziehen mittels entsprechender Tiefziehwerkzeuge gebildet werden müssten.

Daraus ergibt sich, dass die obige Rücksitzlehnenkonstruktion problemlos an verschiedene Fahrzeugmodelle angepasst werden kann, ohne dass zusätzliche Werkzeugkosten entstehen, da die Rückwand 2, die ein im Wesentlichen ebenes Bauelement ist, in ihrer Abmessung durch Änderung des Beschnittes ohne weiteres anpassbar ist. Alle anderen Bauteile der Rücksitzlehnenkonstruktion sind ohne weiteres auf jeden Fahrzeugtyp anpassbar, was insbesondere für den Lehnrahmen gilt, dessen horizontale Rahmenseiten ohne weiteres verlängert oder gekürzt werden können.

Der Lehnrahmen ist insbesondere aus einem Leichtmetall oder einer Leichtmetalllegierung, beispielsweise aus Aluminium, Magnesium oder einer Magnesium- oder Aluminiumlegierung gefertigt. Die Rückwand 2 kann aus Aluminium, Magnesium, Stahl oder einem Kunststoff bestehen.

Die erfindungsgemäße Rücksitzlehne mit dem oben beschriebenen Aufbau hat den weiteren Vorteil, dass bei der Anpassung an ein neueres Fahrzeug nur noch Homologationsversuche nötig sind, dass aufwändige Entwicklungstätigkeiten aber entfallen, die bei den bisherigen Rücksitzlehnenkonstruktionen aus Stahlrohrgestellen notwendig waren.

Patentansprüche

1. Rücksitzlehne für einen Fahrzeugrücksitz mit einem Lehnrahmen (10), einer daran angebrachten Rückwand (2) und einem Bezugskanal (7) zur Verankerung des Sitzbezuges (5), dadurch gekennzeichnet, dass der Lehnrahmen (10) aus Strangpressprofilteilen besteht und in einem Stück mit dem Bezugskanal (7) ausgebildet ist, und die Rückwand (2) aus einem im Wesentlichen ebenen Bauteil besteht.

2. Rücksitzlehne nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass bei einer $2/3$ - $1/3$ -Teilung der Außensitzlehnenrahmenteil (8) des $2/3$ -Rücksitzlehnenteils an der Teilungsseite zum mittleren Sitz von einem von oben nach unten schräg nach innen verlaufenden Strangpressprofilteil (12) begrenzt ist, das mit dem benachbarten Strangpressprofilteil des Lehnrahmens (9) des mittleren Sitzes (9) eine V-Form bildet, und zwischen den freien Enden der Schenkel der V-Form eine Aufnahme (13) für den Gurtaufroller für den mittleren Sitz angeordnet ist.

3. Rücksitzlehne nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass der Lehnrahmen (10) aus Strangpressprofilteilen aus einem Leichtmetall oder einer Leichtmetalllegierung, insbesondere aus Aluminium oder einer Aluminiumlegierung besteht.

4. Rücksitzlehne nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass die Rückwand (2) an den Lehnrahmen (10) geklebt ist.

5. Rücksitzlehne nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass die Rückwand (2) an den Lehnrahmen (10) genietet ist.

6. Rücksitzlehne nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass die Rückwand (2) an den Lehnrahmen (10) geschraubt ist.

Zusammenfassung

Rücksitzlehne für einen Fahrzeugrücksitz mit einem Lehnrahmen, einer daran angebrachten Rückwand 2 und einem Bezugskanal 7 zur Verankerung des Sitzbezuges 5. Der Lehnrahmen besteht aus Strangpressprofilteilen und ist in einem Stück mit dem Bezugskanal 7 ausgebildet, und die Rückwand 4 ist als ein im Wesentlichen ebenes Bauteil ausgebildet.

Figur 4

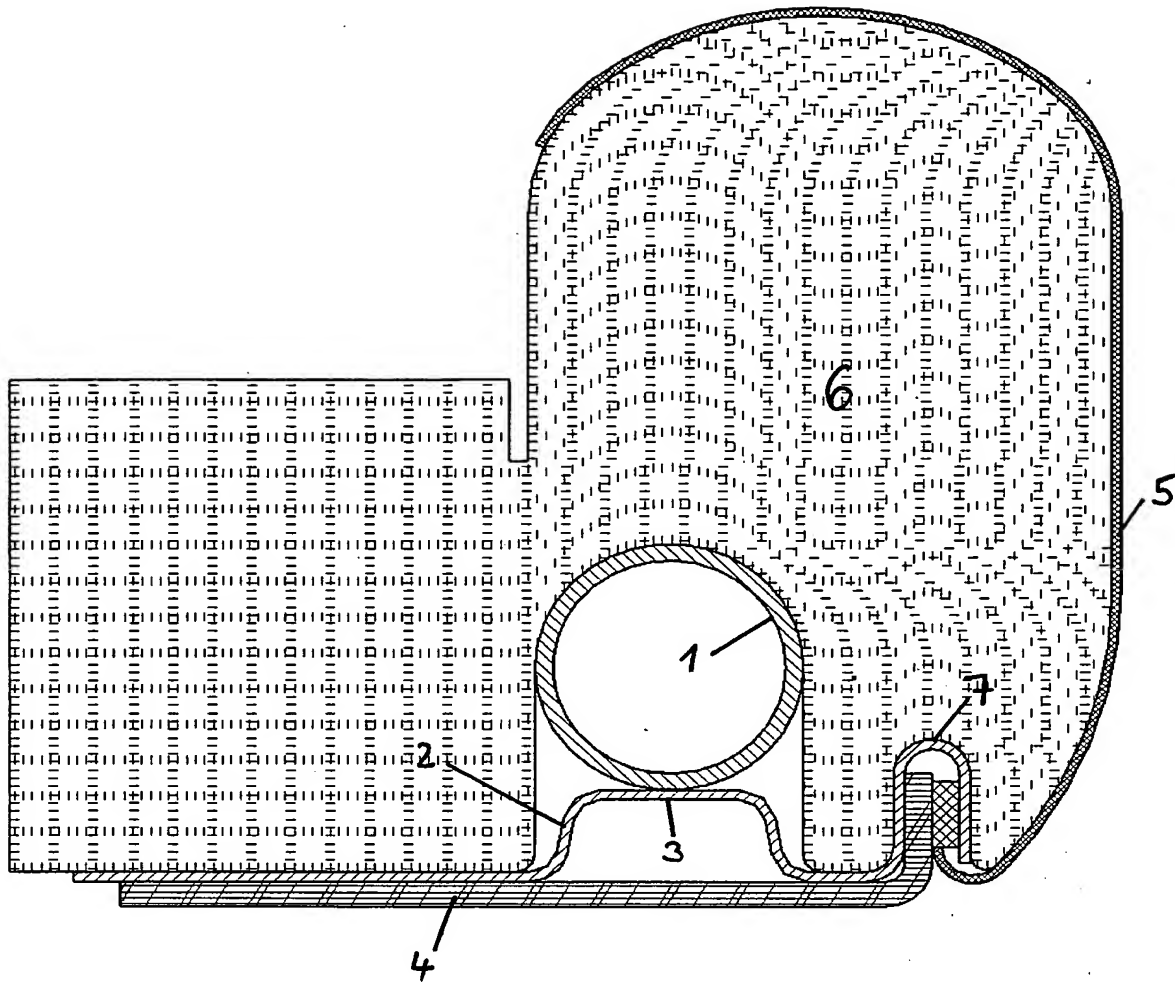


Fig. 1

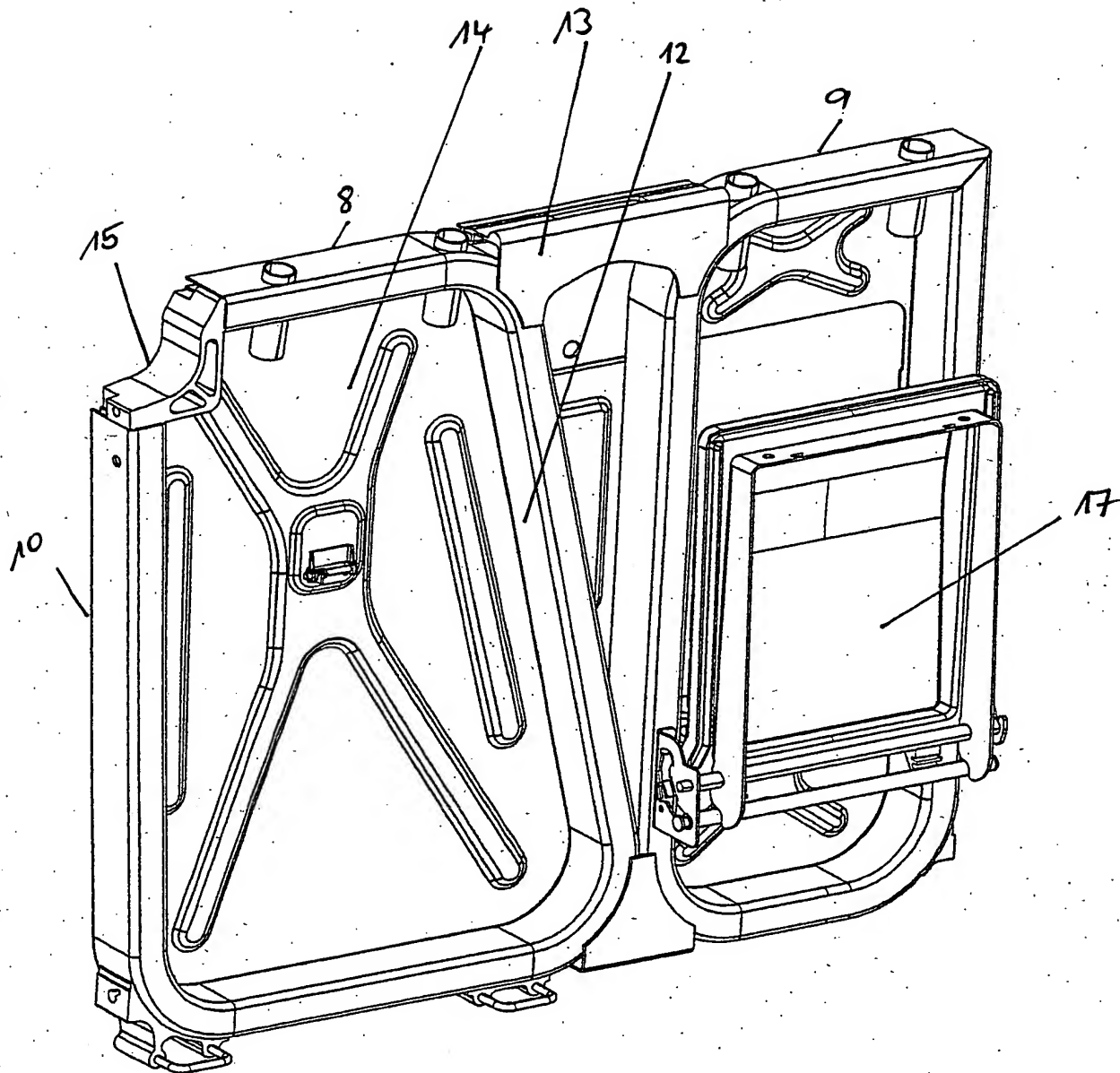


Fig. 2

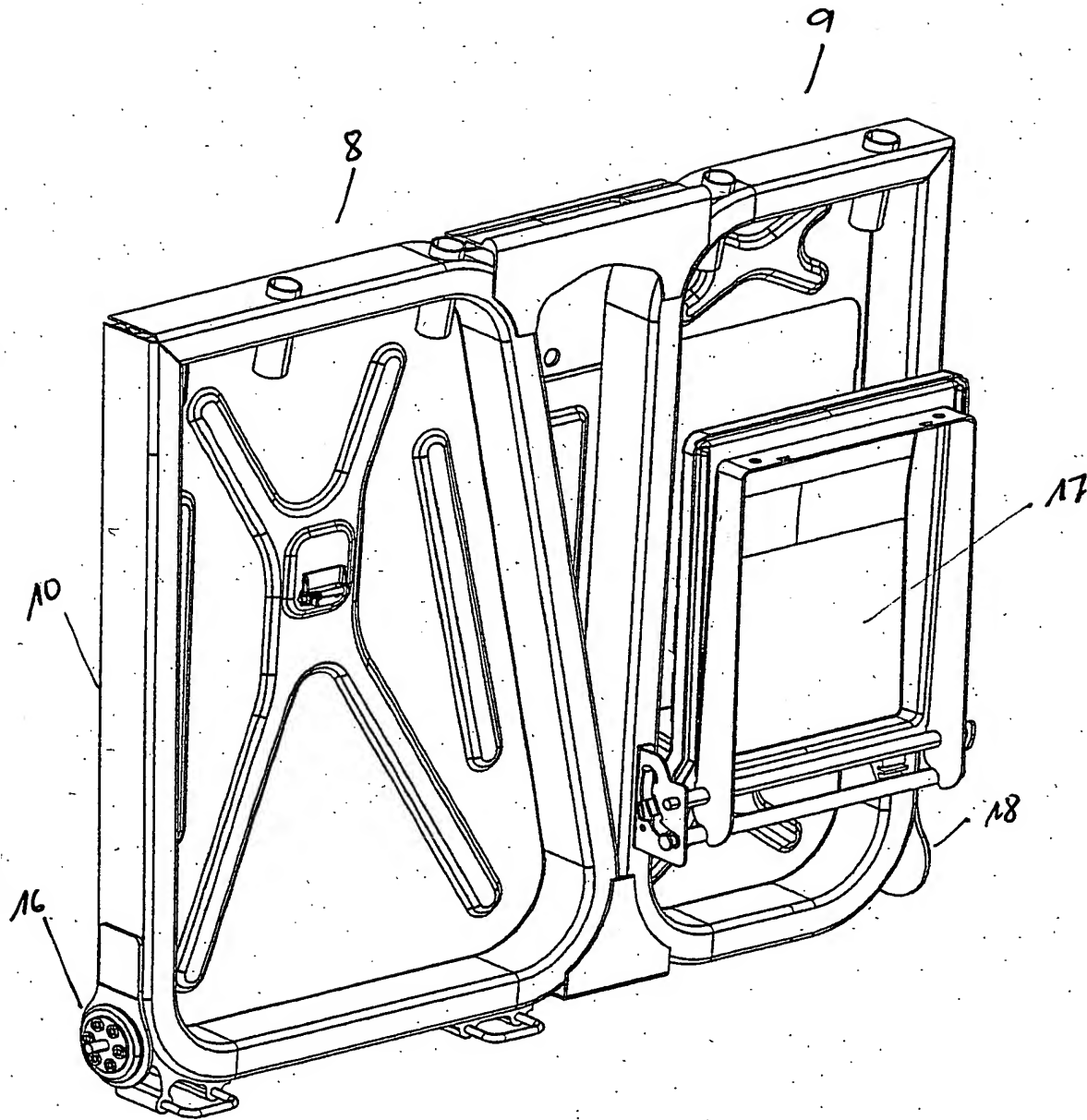


Fig. 3

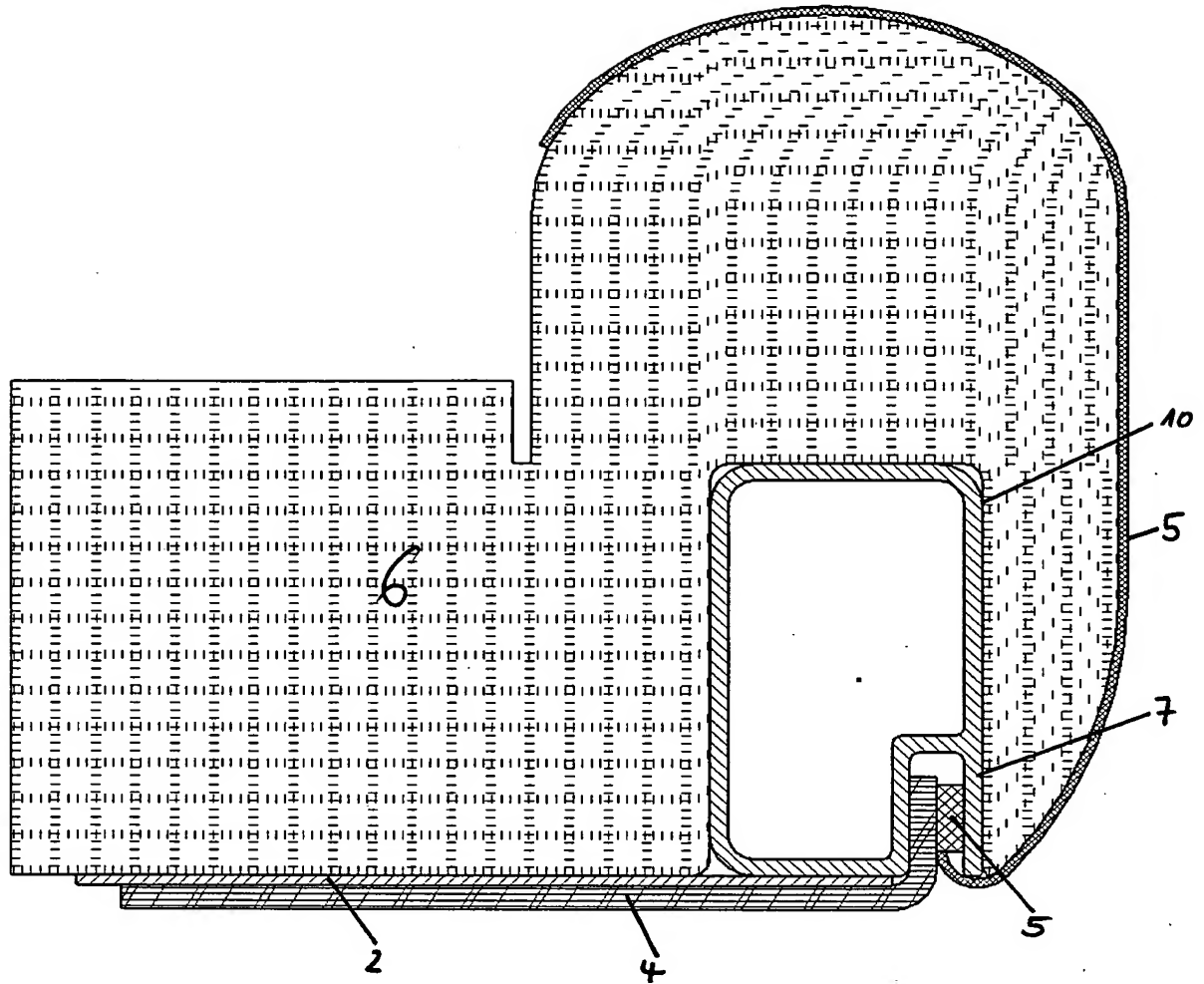


Fig. 4